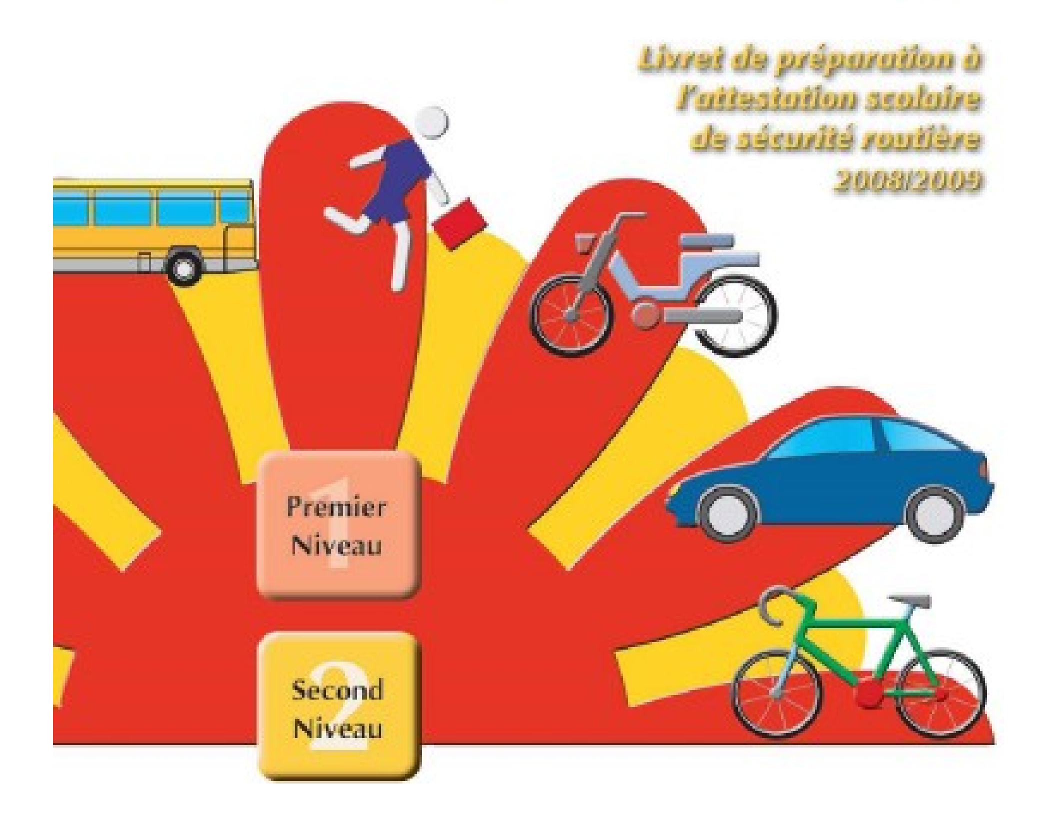


EDUCATION CIVIQUE

L'éducation à la sécurité routière est présente de la maternelle au lycée. Son inscription obligatoire dans les horaires et programmes de différentes disciplines vise à une meilleure appréhension des dangers de la route, à une meilleure connaissance du risque, à une appropriation des comportements responsables et du respect des règles.

Arrêté du 25 mars 2007 relatif à l’organisation et à la délivrance des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveau, de l’attestation de sécurité routière et de l’attestation d’éducation à la route.

Arrêté du 25 mars 2007
Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveau et l'attestation d'éducation à la route sanctionnent l'enseignement des règles de sécurité routière mentionné à l'article D. 312-43 du code de l'éducation.

Décret n°2007-429 du 25 mars 2007 - art. 1 JORF 27 mars 2007

Afin de permettre aux élèves, usagers de l'espace routier, d'acquérir des comportements responsables, un enseignement des règles de sécurité routière est assuré par les établissements dispensant un enseignement du premier et du second degré. Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

SOMMAIRE





Les piétons en ville

Qu'elle s'effectue en ville ou en rase campagne, la circulation des piétons, comme celle des autres usagers, obéit au Code de la route mais fait également appel à un certain nombre de règles de prudence.

Ce que l'élève doit retenir

- Les principaux points de réglementation applicables aux piétons.

Programme
La sécurité
Objectifs disciplinaires
Découvrir une ville d'après des plans à différentes échelles.
Retrouver un sens très ancien du centre-ville : lieu de rencontre, convivial.
Se familiariser avec certains types de textes : arrêté municipal, brochure explicative.
Objectifs sécurité routière
Prendre conscience du rôle du piéton, du cycliste qui ont des droits certes, mais aussi des devoirs.

Fiche professeur

Depuis une trentaine d'années, l'évolution des activités urbaines a nécessité une redéfinition des centres-villes. Après avoir été délaissés au profit de périphéries plus spacieuses, les centres-villes revivent. L'habitat est rénové, les commerces sont dynamisés, pour contribuer à faire de ces espaces des lieux de bien-être, conviviaux, loin de la pollution et du bruit. Un moyen pour atteindre ces objectifs : la création de zones piétonnes, permettant par ailleurs de repousser les problèmes de circulation hors du centre trop exigu.

L'activité proposée peut être prolon - gée par une enquête auprès de la municipalité et des usagers sur les effets de la mise en place des zones piétonnes.

Les enseignants pourront remplacer les documents proposés par des documents de leur choix. Les textes réglementaires, en fin de fiche, permettent de traiter la question des piétons en général.



Fiche élèves

Documents 1 et 2

- Quelle est la nature précise de ces documents ? Quelle est leur source ?
- Qu'est-ce qu'une zone piétonne d'après le document 2 ? et d'après le document 3 ?
- Sur quels aspects insiste l'arrêté municipal ? et la brochure ?
- Qui est prioritaire dans les zones piétonnes ?
- Quels sont les véhicules autorisés à y circuler de façon permanente ?
- Quels sont les véhicules autorisés à s'y rendre à certains moments de la journée ?
- Dans quelles tranches horaires ?
- Quelles sont les dérogations possibles ?
- À quelles conditions ces véhicules peuvent-ils circuler dans la zone piétonne ?
- Que peut-il arriver si ces véhicules ne respectent pas ces règles ?
- Qui serait responsable en cas d'accident entre piéton et véhicule à l'intérieur de la zone piétonne ?
- Pourquoi a-t-on mis en place les zones piétonnes ?
- En quoi contribuent-elles à améliorer la qualité de la vie
(convivialité, pollution, bruit, sécurité, dynamisme commercial) ?

Document 1

Ville d'AMIENS

Objet : Zones piétonnes - circulation - stationnement - réglementation

LE MAIRE DE LA VILLE D'AMIENS
ARRETE

Article 2 - Définition de la zone piétonne :
Une aire est dite «piétonne» lorsqu'elle est affectée de manière temporaire ou permanente à la circulation des piétons et se situe à l'intérieur d'un périmètre où la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières.
Tout stationnement y est interdit et gênant conformément aux dispositions de l'article R 37 -1 du Code de la Route.
Les véhicules (…) devront circuler à une vitesse inférieure à 15 km/h.

Article 4 - Par dérogation aux dispositions faisant l'objet de l'article 2 du présent arrêté, la circulation est autorisée à toute heure, pour les cyclistes sur l'ensemble des voies piétonnes.

Article 13 - Tout bénéficiaire, à titre quelconque, d'une dérogation de circulation ou de stationnement, conserve l'entière responsabilité de tout accident corporel ou matériel provoqué par le passage ou la présence de son véhicule ou de son vélo.
Dans tous les cas, la circulation des piétons reste prioritaire.

Article 16 - Les véhicules en infraction seront mis en fourrière aux frais de leurs propriétaires.

Extrait de l'arrêté municipal du 20 septembre 1996



Signalisation à l'entrée d'une zone piétonne.


Exemple de zone piétonne où se côtoient loisirs, commerces et déplacements. Les conducteurs de cycles peuvent y circuler à l'allure du pas et à condition de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Document 2

Les zones piétonnes sont des espaces de vie conviviaux qui vous permettent de faire vos courses, flâner ou même déjeuner en toute quiétude. Afin de préserver cette tranquillité, des bornes automatiques limitent désormais l'accès des véhicules aux zones piétonnes où le stationnement et la circulation sont strictement réglementés.

Qui peut accéder aux zones piétonnes ?

• Les résidants et commerçants riverains
Ils bénéficient d'un badge d'accès permettant d'entrer dans la zone.

• Les véhicules de livraison
L'accès est autorisé de 6 h à 10 h. Le stationnement des véhicules de livraison est limité à la durée du chargement et du déchargement.

• Les véhicules d'urgence
L'accès est autorisé pour les pompiers, le S.A.M.U., la police.

• Les camions de déménagement ou véhicules de chantier

• Les véhicules de transport en commun du réseau urbain
Chaque bus est muni d'un système de détection automatique permettant l'abaissement de la borne.

• Cas exceptionnels
À tout moment, la Police Municipale pourra autoriser l'accès aux particuliers et véhicules professionnels (taxis, ambulances...) pour la dépose ou prise en charge d'une personne à mobilité réduite, par exemple.

Source : brochure « Zones piétonnes, mode d'emploi», Mairie d'Amiens

Quelques précautions

Le matin ou le soir dans la pénombre, les enfants ne sont pas vus par les automobilistes. Des vêtements clairs, un brassard fluorescent, des éléments réfléchissants placés sur les cartables, les vélos, les vêtements, permettent aux conducteurs de véhicules de mieux percevoir les enfants et de leur assurer une meilleure sécurité.



Au delà de 50 km/h, la distance d'arrêt d'un véhicule est toujours supérieure à 30 m, même dans les meilleures conditions.
À 100 km/h, un véhicule s'arrêtera à 105 m. Un enfant «réflectorisé» est visible à 135 m.
D'après un document de la Ligue contre la violence routière, violenceroutiere.org

Pour aller plus loin: la réglementation applicable aux piétons

Les piétons et la route: droits et devoirs

La route est un espace collectif partagé où tous les usagers (automobilistes, deux-roues, piétons) sont soumis à l'obligation du respect du Code de la route. Protégeons tout particulièrement les piétons : 592 piétons tués et 2504 grièvement blessés en 2003 – sur la voie publique.

Les piétons ont des droits…

> Le nouveau Code de la route, entré en vigueur le 1er juin 2001, a renforcé les droits des piétons. Il énonce clairement l'obligation pour les conducteurs de véhicules de **céder le passage aux piétons dès l'instant où ceux-ci sont engagés « régulièrement sur la chaussée », c'est-à-dire sur un passage pour piétons, protégé ou non par des feux tricolores** *(article R.415-11)*.

… et des devoirs

Au même titre que les autres usagers, les piétons doivent observer les règles du Code de la route.

Marcher le long de la route

> Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons et normalement praticables par eux, tels que des **trottoirs ou des accotements**, vous êtes tenu de les emprunter *(article R.412-34)*.

> Si vous ne pouvez pas utiliser les trottoirs et les accotements, **vous pouvez marcher sur la chaussée en circulant près de ses bords** *(articles R.412-35 et R.412-36)*.

> Hors agglomération, **vous devez vous tenir près du bord gauche de la chaussée**, afin de faire face aux véhicules, sauf si cela peut compromettre votre sécurité ou en cas de circonstances particulières, par exemple : zone de travaux *(article R.412-36)*.

> **L'autoroute et la route express sont strictement interdites aux piétons.** Les automobilistes, en cas d'incident, doivent allumer leurs feux de détresse, sortir du côté droit du véhicule, passer de l'autre côté de la glissière de sécurité lorsqu'elle existe et marcher jusqu'à la prochaine borne téléphonique située tous les 2 km.

Marcher en groupe organisé

> Vous devez vous déplacer sur le **bord droit** de la chaussée et veiller à laisser libre au moins toute la partie gauche de la chaussée, pour permettre le dépassement des véhicules *(article R.412-42)*.

> Déplacez-vous **en colonne par deux**.

> Si toutefois, hors agglomération, vous avancez en **colonne par un**, vous devez vous déplacer sur le **bord gauche** de la chaussée, sauf si cela est de nature à compromettre votre sécurité ou sauf circonstances particulières.

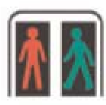
> Si votre groupe est plus important (plus de 20 personnes), il vous est recommandé de le **scinder en plusieurs groupes**. À l'intérieur de chaque groupe, déplacez-vous également en colone par deux, sur le bord droit de la chaussée. Chaque groupe ne doit pas occuper plus de **20 m de longueur**. Conservez enfin un **intervalle de 50 m entre chaque groupe**, pour faciliter là aussi le dépassement pas les véhicules.

À noter : si vous organisez une **randonnée**, il est préférable pour votre groupe d'utiliser en priorité l'accotement, dès que celui-ci est praticable. Il vous est également recommandé d'encadrer le groupe en plaçant un responsable à l'avant et à l'arrière, et de désigner un éclaireur pour les virages.

Traverser

> Vous ne devez **traverser qu'après vous être assuré que vous pouvez le faire sans risque en fonction de la visibilité, de la distance et de la vitesse des véhicules** *(article R.412-37)*.

> Vous avez l'obligation **d'emprunter les passages prévus pour les piétons, s'ils sont situés à moins de 50 mètres** *(article R.412-37)*.



> Lorsque la traversée est réglée par des **feux de signalisation**, vous devez attendre le feu vert pour les piétons avant de vous engager. Lorsque c'est **un agent qui règle la circulation**, il faut attendre son signal avant de traverser *(article R.412-38)*.

> Aux intersections à proximité desquelles il n'existe pas de passage prévu pour les piétons, **empruntez la partie de la chaussée en prolongement du trottoir, et ne traversez pas en diagonale** *(article R.412-37)*.

> Hors des intersections, de la même façon, traversez la chaussée perpendiculairement à son axe *(article R.412-39)*.

La nuit

> La nuit, ou dès que la visibilité est insuffisante, utilisez de préférence des **vêtements clairs ou munis de bandes fluorescentes le jour et réfléchissantes la nuit. Au minimum équipez-vous de brassards et de baudriers réfléchissants.**

> Dès que vous circulez en groupe organisé la nuit, vous devez faire porter **un feu blanc ou jaune** par une personne située en tête de chaque colonne et **un feu rouge** par une personne qui ferme la marche.
De plus, il vous est recommandé de faire porter **un brassard réfléchissant** au bras gauche de chaque piéton de la colonne de gauche.

Les personnes à mobilité réduite

◆ «Une personne à mobilité réduite est une personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire, ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer».

On distingue :

– les handicapés moteurs : fauteuil seul : personne en fauteuil roulant autonome ; fauteuil assisté : personne en fauteuil nécessitant la présence d'une aide ; piéton appareillé (avec canne, béquilles, prothèse...)

– les handicapés sensoriels : aveugles et malvoyants ; sourds et malentendants.

Quelle est la réglementation sur les fauteuils roulants ?

Si la vitesse par construction du fauteuil est au plus celle du pas, c'est-à-dire égale ou inférieure à 6 km / h, l'utilisateur est assimilé à un piéton (art. R. 412-34, II, 3° du code de la route qui concerne le fauteuil roulant manuel et le fauteuil roulant motorisé dont la vitesse ne peut par construction dépasser l'allure du pas). Le fauteuil roulant utilisé dans ces conditions n'est pas un véhicule mais est considéré comme un équipement spécifique permettant à une personne handicapée de retrouver la mobilité d'un piéton. Il circule, par conséquent, aux endroits réservés aux piétons et peut dans tous les cas circuler sur la chaussée (art. R. 412-35, dernier alinéa). Quand il circule sur la chaussée, il ne peut que lui être recommandé de circuler avec prudence et d'utiliser tout équipement de nature à améliorer sa sécurité notamment sa visibilité, tel par exemple un dispositif rétro réfléchissant. Si la vitesse par construction du fauteuil est supérieure à celle du pas, c'est - à -dire supérieure à 6 km/h, il n'existe pas de réglementation spécifique au fauteuil en matière de réception. Le fauteuil est assimilable à un véhicule appartenant à une catégorie de véhicule connue : cyclomoteur 311-11 du code de la route). Ce véhicule doit donc respecter les contraintes réglementaires en termes de dispositif de freinage, d'éclairage et de signalisation, etc. Son conducteur est tenu d'être titulaire, soit du brevet de sécurité routière (BSR), soit de la catégorie de permis de conduire correspondant au véhicule. Sa circulation est régie par les règles communes du code de la route. Il doit circuler sur la chaussée et son conducteur respecter les mêmes obligations que celles des automobilistes.

Patins à roulettes (rollers)

◆ Sur l'ensemble du territoire national, en l'absence d'une réglementation spécifique, les pratiquants du patin à roulettes, lorsqu'ils circulent sur une voie publique, sont assimilés à des piétons. À ce titre, ils sont soumis aux dispositions, notamment, des articles R. 412-34 à R. 412-43 et R. 415-11 du Code de la route, qui prévoient, pour ces usagers, l'obligation de circuler sur les trottoirs, ainsi que celle de prendre toute précaution, notamment de respecter les signalisations tricolores lors de la traversée des chaussées qu'ils doivent effectuer dans les passages protégés. Les manquements constatés sont sanctionnés par une contravention de 1re classe prévue par l'article R. 412 -43 du même Code.

Dans l'hypothèse où les patineurs utiliseraient les trottoirs mais en y circulant à grande vitesse, en cas d'accident, leur responsabilité civile pourrait être engagée.

Réponse ministérielle du 30 novembre 1987
J. O. Débats assemblée nationale du 29/02/88

Planches à roulettes (skateboards)

◆ Les pratiquants de planche à roulettes sont également assimilés à des piétons. Compte tenu de la dangerosité potentielle, le maire peut en proscrire l'usage sur certaines artères et le réserver à des espaces de jeux spécialement aménagés.

Sont assimilés aux piétons et tenus de respecter les mêmes règles :

– les personnes qui poussent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;
– les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;
– les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ;
– les pratiquants de patins ou de planches à roulettes.





Les patins à roulettes (rollers)

Au regard de la réglementation, celui qui se déplace à rollers est considéré comme un piéton.

Ce que l'élève doit retenir

◆ L'utilisateur de rollers ou de skateboard est soumis aux mêmes règles que celles s'appliquant aux piétons.

• Une personne à rollers se déplace à environ **15 km/h**, un piéton à environ 5 km/h.

• Sur 10 accidents de rollers, 8 sont dûs à une chute. **Les collisions** représentent
1 accident sur 10 (la plupart du temps contre un obstacle fixe).

• Lors des accidents, ce sont **les membres supérieurs** qui sont majoritairement touchés (68 % des cas).

Programme
La sécurité

Objectifs sécurité routière
Connaître les règles d'utilisation des rollers.

Circuler, cela s'apprend

• L'enfant qui débute à rollers doit le faire en milieu protégé. Il faut en effet apprendre à s'arrêter, ralentir, accélérer, tourner, esquiver un obstacle fixe ou mobile…
• Il faut s'entraîner dans des espaces protégés (sans voitures ni piétons, loin de la chaussée), sur des terrains plats et secs à revêtement lisse.
Lorsque l'enfant se sent plus sûr de lui, il peut aborder des zones comportant plus de difficultés.
• La meilleure solution consiste à prendre des cours dans un club. À défaut, l'enfant peut s'exercer avec un adulte expérimenté.

Connaître les règles

De circulation
• Se renseigner sur les espaces interdits ou éventuellement réservés à la circulation des rollers et des skateboards.
Leur usage est soumis aux mêmes règles que celles s'appliquant aux piétons :
circulation sur les trottoirs, traversée sur les passages pour piétons et respect du pictogramme vert ou rouge.

De sécurité
• Circuler au milieu du trottoir.
• Dépasser les piétons par la gauche, les croiser par la droite.
• Ne pas transformer le trottoir en terrain de jeux (tourner autour d'un poteau, sauter par-dessus un plot, etc.).
• Sur le trottoir ou sur la route, ne pas se faire tirer par un cycliste, ne pas s'accrocher les uns aux autres ou rouler côte à côte.
• Ralentir à l'approche d'une intersection.
• Marquer l'arrêt avant de traverser (ne pas utiliser le bord du trottoir comme tremplin de saut).
• La nuit et par mauvais temps, porter systématiquement des vêtements clairs et des brassards rétro réfléchissants pour être bien vu.

L'équipement, le matériel

• L'équipement est indispensable. Il se compose du casque, des coudières, des genouillères et des protège-poignets. Il est important d'entretenir son matériel et de vérifier son bon état avant chaque départ : serrage des axes, état des roues, usure des tampons de freins…

Attitudes à adopter

• Respecter les piétons : ne pas considérer que l'on est «prioritaire» parce que l'on se déplace plus vite.
• Anticiper en regardant bien devant soi pour repérer les obstacles fixes ou mobiles.
• Avertir le piéton si l'on pense ne pas
pouvoir l'éviter.
• En cas de déséquilibre, éviter de se rattraper à un piéton en s'aggripant à lui.
• Respecter toutes les règles de circulation.

Fiche réalisée d'après le document «La route et moi», publié par Renault.





Le vélo

Le Code de la route comporte un certain nombre de dispositions destinées à protéger le cycliste, particulièrement vulnérable dans la circulation. Mais il fixe aussi les règles que ce dernier doit respecter, vis-à-vis des autres usagers en général et notamment de ceux qui peuvent être encore plus exposés que lui : les piétons.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Équipement obligatoire et équipement facultatif des cyclistes.

◆ Quelques règles à respecter dans la circulation.

Programme
La sécurité.
Objectifs sécurité routière
Les droits et devoirs du cycliste.

Documents fournis
- Article tiré d'un dossier de presse publié par le journal Le courrier Picard et portant sur la circulation à vélo dans la ville d'Amiens (doc 1).
- Extraits d'articles du Code de la route (doc 2).
- Tableau établi avec l'aide du Centre de documentation et d'information de l'assurance (doc 3).

Travail avec les élèves :

Préambule : faire lire aux élèves ces trois documents et mettre en évidence la différence de statut (article de presse non exhaustif, texte réglementaire officiel, tableau récapitulatif rédigé par les sociétés d'assurances).



Les enfants de moins de 8 ans peuvent circuler sur le trottoir, à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Questions :
- Quels sont les avantages du vélo en ville ?
- Quel est le principal problème rencontré par les cyclistes ?
- À quel moment de la journée ont lieu la majorité des accidents ?
- À partir des différents documents, repérer et établir la liste des équipements obligatoires et celle des équipements facultatifs, mais recommandés, du cycliste. Distinguer l'équipement de l'engin et celui de l'usager lui-même (vêtements, brassard…).
Les résultats pourront être présentés sous la forme d'un tableau à double entrée (voir page suivante).
- Les cyclistes peuvent-ils circuler sur les trottoirs ? Sur les voies piétonnes ? Quelle obligation de respect des piétons le Code leur impose-t-il ?
- Quelle distance doit respecter un automobiliste qui dépasse un vélo en agglomération ? Hors agglomération ?

La conclusion de cette étude pourra être de montrer que le cycliste :
- est un usager particulièrement vulné - rable que la réglementation protège ;
- doit respecter lui-même les dispositions du Code (feux, stop, priorités…) ;
- doit être attentif aux plus vulnérables que lui (piétons, enfants, personnes âgées…), notamment sur les espaces où il les côtoie de près ;
- doit s'imposer des précautions qui ne sont pas forcément fixées par le Code (vigilance vis à vis des voitures qui le voient mal, notamment lors de l'ouverture des portières côté circulation, port de vêtements destinés à le rendre visible…).

Équipements obligatoires et facultatifs du cycliste

	Équipements réglementaires	Équipements facultatifs
L'engin	Éclairage avant (1) Feu arrière (1) Dispositif réfléchissant rouge à l'arrière (appelé aussi catadioptre) Dispositif réfléchissant blanc à l'avant Dispositifs réfléchissants latéraux et sur les pédales Avertisseur sonore Freins	Écarteur de danger
L'usager		Casque, gants Vêtements de couleur claire Vêtements réfléchissants Brassards rétro-réfléchissants ou à pile

(1) L'éclairage avant et le feu arrière sont **obligatoires la nuit ou lorsque la lumière est insuffisante.** C'est en raison de cette disposition que les VTT ou les vélos dits de course peuvent **légalement circuler de jour** sur la chaussée sans être équipés de ces deux dispositifs.
Il est toutefois vivement conseillé aux cyclistes d'en être équipés, les conditions de visibilité pouvant changer brusquement (passage d'un tunnel, orage, pluie, tombée de la nuit…)
Depuis la parution du décret du 25 Août 1995, les bicyclettes vendues doivent être… «munies des équipements de signalisation inactive et passive et d'éclairage ainsi que d'un appareil avertisseur, conformes aux dispositions du Code de la route».

Document 1 : les dangers du vélo en ville

En raison de son manque de visibilité sur la route et du comportement des automobilistes, le vélo demeure une activité urbaine dangereuse.

Facile à garer, rapide, non polluant, silencieux, économique, le vélo peut être considéré comme le moyen de transport urbain par excellence. D'ailleurs les utilisateurs de la « petite reine » sont de plus en plus nombreux en ville. Mais pour accompagner ce développement, le problème de la sécurité des vélos doit être réglé.

Cycliste invisible

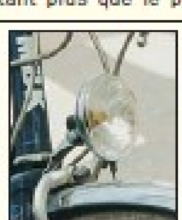
Le principal problème rencontré par les cyclistes dans la circulation urbaine concerne leur manque de visibilité. En effet, en raison de son mince gabarit mais aussi de sa faible capacité à délivrer un éclairage suffisamment intense, le cycliste est quasiment invisible pour les autres usagers de la chaussée. On sait que la période où les accidents sont les plus fréquents est celle du crépuscule. En France, un cycliste sur six est accidenté de nuit. Ces accidents tendent à devenir de plus en plus mortels, puisque près d'un cycliste sur trois est tué durant cette période de la journée. C'est pourquoi les cyclistes doivent posséder les équipements adéquats (éclairage actif, chasuble fluorescente, écarteur de sécurité…) pour éviter de se mettre eux mêmes en danger. D'autant plus que le problème de l'insuffisante visibilité des cyclistes ne se pose pas seulement la nuit.
En effet, d'une manière générale, les automobilistes ont une mauvaise perception des cyclistes même en plein jour. Ils ne prêtent attention, en vision périphérique, qu'à des masses équivalentes à celles de leur propre véhicule.

Plus de civisme

Autrement dit, les automobilistes règlent leur conduite en fonction des dangers qu'ils peuvent encourir et non en fonction de ceux qu'ils peuvent faire courir aux usagers plus faibles et plus vulnérables. Cette situation est parfois accentuée par l'illusion de visibilité des cyclistes. Parce qu'ils voient les automobilistes, ils tendent à considérer qu'ils sont vus par eux. Ce sentiment illusoire constitue une grave erreur, génératrice d'accidents. Ainsi, en plus de s'occuper de leur propre conduite, les cyclistes doivent avoir aussi un œil sur les automobilistes afin d'anticiper leurs réactions. Une prise de conscience civique est donc nécessaire de la part des automobilistes. Ils doivent apprendre à partager la chaussée avec les autres usagers non protégés. Les cyclistes ne doivent plus être considérés comme des usagers de seconde zone.
Cette prise de conscience doit se faire également au niveau de la position sociale du vélo. En cette période de lutte contre les différentes nuisances (bruit, pollution…), la bicyclette ne doit plus être considérée comme un moyen de locomotion désuet, pratiqué par quelques originaux. Le vélo doit trouver sa place dans la ville du XXIe siècle. Pour ce faire, les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités pour mettre fin à l'hégémonie absolue de l'automobile dans le paysage urbain. L'aménagement de pistes ou bandes cyclables, l'installation d'aires de stationnement équipées doivent être envisagées à plus grande échelle. La France peut prendre exemple sur d'autres pays européens pour adapter enfin le vélo à l'espace urbain.

Benjamin D'HAINAUT

Le Courrier Picard
28 novembre 1999



Éclairage actif
Il se compose d'un feu avant et d'un feu rouge arrière.



Dynamo
Le courant électrique est produit par une dynamo ou par des piles.



Dispositif réfléchissant blanc
Obligatoire à l'avant.



Dispositif réfléchissant rouge
Obligatoire à l'arrière.



Vêtements réfléchissants
Le port de vêtements réfléchissants est vivement conseillé.



Écarteur de danger
Il incite les automobilistes à laisser plus d'espace quand ils doublent.

Document 2 : extraits d'articles du Code de la route relatifs au vélo ou au cyclomoteur

Article R. 313-3. - II.
Tout cyclomoteur doit être muni à l'avant d'un ou de deux feux de croisement.

Article R. 313-4. - X.
La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche.

Article R. 313-18. - II.
Toute motocyclette, tout cyclomoteur à deux roues doit être muni à l'arrière d'un catadioptre.

Article R. 313-19. - III.
Tout cycle doit être muni de catadioptres orange visibles latéralement.

Article R. 313-20. - III et IV.
Les pédales de tout cycle, cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptres, sauf dans le cas des cycles à deux roues à pédales rétractables.
Tout cycle doit être muni d'un catadioptre blanc visible de l'avant.

Article R. 313-33.
Tout cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit.

Article R. 412-34. - I.
Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Article R. 413-18.
Lorsque des parcs de stationnement de véhicules sont aménagés sur des trottoirs ou terre-pleins, les conducteurs ne doivent circuler sur ceux-ci qu'à une allure très réduite et en prenant toute précaution pour ne pas nuire aux piétons.

Article R. 414-4. - IV.
Pour effectuer le dépassement, [le conducteur] doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

Article R. 414-6.
Les dépassements s'effectuent par la gauche.
Par exception à cette règle, tout conducteur doit dépasser par la droite... un véhicule dont le conducteur a signalé qu'il se disposait à changer de direction vers la gauche...

Article R. 431-6.
Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de 2 roues ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.

Article R. 431-7.
Les conducteurs de cycles à deux roues ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Article R. 431-9.
Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.





Circulation des deux roues

Des voies de circulation spécifiques (pistes ou bandes cyclables) sont parfois prévues pour les deux roues : deux cas peuvent alors se présenter.



Les bicyclettes doivent obligatoirement emprunter la piste ou la bande cyclable, qui leur est exclusivement réservée (les autres véhicules, notamment les cyclomoteurs, ne doivent pas l'emprunter).

Le panonceau rectangulaire à fond blanc, placé sous le panneau rond bleu, étend au cyclomotoriste ce qui est obligatoire pour le cycliste.
Le cyclomoteur doit donc emprunter cette piste et non la route.

Document 3 : quelques points de réglementation applicables aux deux roues

Source : Centre de documentation et d'information de l'assurance

CATÉGORIES	BICYCLETTE	CYCLOMOTEUR	MOTOCYCLETTE			
			légère	cylindrée > 125 cm³		
Définition réglementaire	pas de moteur	2 ou 3 roues cylindrée maximale 50 cm³ puissance maxi 4 kW vitesse maximale 45 km/h	cylindrée maximale 125 cm³ puissance maxi 11 kW	Puissance maxi 25 kW rapport puissance/poids maxi 0,16 kW/kg	25 kW < puissance < 73,6 kW rapport puissance/poids >0,16 kW/kg	
Âge requis	–	14 ans	16 ans	18 ans	20 ans	21 ans
Permis de conduire	–	Brevet de Sécurité Routière (BSR) obligatoire à partir de 14 ans et sans limite d'âge, sauf possession d'un permis de conduire (pour les personnes nées depuis le 1er janvier 1988)	avant le 1er janvier 2007 : permis B + 2 ans d'ancienneté à partir du 1er janvier 2007 : permis B + 2 ans d'ancienneté + formation pratique de 3 h	permis A	si titulaire du permis A depuis 2 ans	si permis obtenu à partir de 21 ans
Autres documents exigibles	–	attestation d'assurance et certificat d'assurance autocollant à appliquer sur le garde-boue avant				
		certificat d'immatriculation ("carte grise")				
Plaque d'immatriculation	–	plaque du constructeur et n° d'identification obligatoires				
		obligatoire sur tous les véhicules neufs depuis le 1er juillet 2004, obligatoire sur tous les cyclomoteurs en 2009	obligatoire			
Casque	–	obligatoire pour le conducteur et le passager				
Voies de circulation	autoroutes et périphériques interdits pistes cyclables parfois obligatoires		pistes ou bandes cyclables interdites			
Rouler en groupe	jamais à plus de 2 de front, File simple dès la chute du jour ou dès qu'un véhicule veut dépasser	file simple				
Assurance	voir fiche Assurance	obligatoire (voir fiche Assurance)				
Transport d'un passager	–	se conformer à la notice descriptive du constructeur				
	interdiction à tous les deux roues (sauf side-car) de transporter plus d'un passager ; siège, poignée et repose-pied obligatoires pour le passager ; corbeille ou courroies d'attache pour un enfant de moins de cinq ans					
Prêt du véhicule	l'emprunteur n'est assuré que si le contrat le prévoit					
Dispositif d'éclairage obligatoire	• dispositif réfléchissant de couleur blanche à l'avant • dispositif réfléchissant de couleur rouge à l'arrière • dispositifs réfléchissants visibles latéralement • dispositifs réfléchissants de couleur orange sur les pédales Dès la chute du jour, ou de jour lorsque les circonstances l'exigent : • à l'avant : 1 phare • à l'arrière : 1 feu rouge	• à l'avant : 1 ou 2 feux de croisement • à l'arrière : 1 ou 2 feux de position • 1 ou 2 signaux de freinage • 1 ou 2 catadioptres arrières et latéraux non triangulaires • catadioptre sur les pédales	• à l'avant : 1 ou 2 feux de position, 1 ou 2 feux de route et 1 ou 2 feux de croisement • à l'arrière : 1 ou 2 feux de position, 1 ou 2 signaux de freinage, 1 catadioptre non triangulaire et 1 dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation • des dispositifs indicateurs de changement de direction			
Autres équipements obligatoires	avertisseur sonore et deux dispositifs de freinage efficaces					
	–	rétroviseur				
Immobilisation	Elle peut être opérée par les forces de l'ordre chaque fois que l'état, l'entretien du véhicule ou l'état du conducteur sont non conformes à la réglementation.					

Observation : les quadricycles légers à moteur (4 roues, moins de 50 cm3) peuvent être conduits à partir de 16 ans ; le conducteur doit être titulaire du brevet de sécurité routière (BSR) option quadricycle léger à moteur ou d'un permis de conduire.








Le cyclomoteur et sa réglementation

Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans. Ces derniers constituent 49,88 % des victimes d'accidents mortels à cyclomoteur.

Définition du cyclomoteur

«Cyclomoteur» : véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm3 s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h. Art. R. 311-1

Immatriculation des cyclomoteurs

Les cyclomoteurs mis en circulation après le 1er juillet 2004 doivent être immatriculés par le vendeur. Tous devront l'être en 2009.

Transformation d'un cyclomoteur pour en augmenter la puissance (kit)

Les utilisateurs tombent sous le coup des sanctions prévues en cas de non conformité des véhicules : confiscation du kit, immobilisation et saisie du véhicule, amende (dispositions mises en œuvre courant 2003).

Les assurances peuvent refuser de prendre en charge les remboursements en cas d'accident.

Une législation plus sévère sanctionne les professionnels qui fabriquent, importent, vendent ou exposent des kits (2 ans de prison, 30000 euros d'amende).

Pour conduire un cyclomoteur, il faut être âgé d'au moins 14 ans, et être titulaire du Brevet de Sécurité Routière (BSR). Le BSR se compose de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau, ou de second niveau ou de l'attestation de sécurité routière et de 5 heures de conduite.

Feux de croisement

De jour, les motocyclettes, et les cyclomoteurs doivent circuler avec le ou les feux de croisement allumés.

Port du casque

En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être correctement attaché. Le fait, pour tout conducteur ou passager, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Conformément à l'article L. 431-1,le véhicule à deux roues à moteur dont le conducteur circule sans être coiffé d'un casque peut être immobilisé dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Transport de passager

Sur les motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, cyclomoteurs et cycles, le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur. Pour l'application du présent article, la selle double ou la banquette est assimilée à deux sièges. Art. R. 431-5

Sur les véhicules à deux roues sauf les cycles dits «tandems», le siège du passager doit être muni de deux repose-pieds et soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée.

Sur tous les véhicules à deux roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire. Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule. Art. R. 431-11

Sur route

Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée. Art. R. 431-6

Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule. Art. R. 431-8

Sanctions

Le cyclomotoriste est un conducteur comme les autres qui peut faire l'objet de sanctions en cas d'infraction. Des amendes, tout d'abord. Le nonport du casque, par exemple, entraîne une amende de 135 euros.

Par ailleurs, un cyclo peut être immobilisé en cas de non-port du casque, de transformation pour en augmenter la puissance, ou de défaut d'attestation d'assurance.

De la même façon, l'usage du téléphone mobile lui est interdit en raison de l'article R. 412-6 du code de la route qui énonce que «tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent…».

Quelques conseils

En ville

Un deux roues qui double risque de ne pas être vu par l'automobiliste, car il peut disparaître entièrement dans l'angle mort de son rétroviseur. Donc, il faut être très prudent lorsque l'on double et laisser un espace de sécurité d'au moins un mètre avec le véhicule doublé. Cette marge de sécurité est encore plus impérative lorsque l'on roule à droite le long des autos garées.

Il faut éviter dans la mesure du possible de freiner ou d'accélérer sur les bandes de délimitation des voies, les passages pour piétons, les plaques d'égout, les rails de tramway, le gravier ou les feuilles mortes sur lesquels on risque de déraper.

Pour rouler, il faut s'équiper de gants et de vêtements à manches longues en évitant certains matériaux du type «nylon» qui peuvent en cas de chute, occasionner des brûlures très sérieuses. Les cuirs restent les plus protecteurs ou bien les toiles épaisses.

Toutes ces protections ne permettent pas d'éviter les chocs. Elles en limitent les conséquences (brûlures, coupures, gravillons) et facilitent le travail des secouristes en cas d'accident.







Le casque

Ce que l'élève doit retenir

◆ Le casque est la principale protection du cyclomotoriste en cas d'accident ; il faut savoir le choisir, l'entretenir, le porter.

Programme
La sécurité routière

Objectifs sécurité routière
Le casque, son choix, son entretien, son utilisation.

L'enseignant distribuera le texte « le casque pour le cyclomotoriste ou le motocycliste », le fera lire, puis le ramassera.
L'enseignant proposera ensuite aux élèves le QCM suivant (les réponses sont données en italiques).
Cet exercice constituera un entraînement à l'épreuve de l'ASSR.

1) Porter un casque est obligatoire en ville . . . . A
facultatif en rase campagne . . . . B
obligatoire en rase campagne . . C
obligatoire à moto mais non à cyclo . . D
obligatoire à moto et à cyclo .. . . . E

A ❑ B ❑ C ❑ D ❑ E ❑

Réponse = A, C, E

2) Sous un casque, on doit pouvoir porter ses lunettes de vue
vrai . . . . A
faux . . . . B

A ❑ B ❑

Réponse = A

3) Il est recommandé de repeindre un casque trop vieux . . . . A
Repeindre un casque peut le détériorer .... B

A ❑ B ❑

Réponse = B



4) Pour être efficace, un casque doit se porter attaché
vrai . . . . A
faux . . . . B

A ❑ B ❑

Réponse = A

5) Il faut changer son casque après tout choc important . . . . A
Tant qu'aucun dommage n'est visible, on peut conserver son casque, même après un choc important . . . . B

A ❑ B ❑

Réponse = A

6) On peut avoir une contravention pour absence de casque
vrai . . . . A
faux . . . . B

A ❑ B ❑

Réponse = A

LE CASQUE POUR LE CYCLOMOTORISTE OU LE MOTOCYCLISTE

Vous allez acheter un casque, voici les questions que vous devez vous poser pour faire le bon choix.

1. UN CASQUE, POUR QUOI FAIRE ?

Pour protéger votre tête en cas de choc. En deux roues, dès le moindre accrochage, vous êtes directement exposé. Pas d'intérieur douillet, de ceinture de sécurité, de carrosserie tout autour, votre seule protection est celle que vous portez sur vous. Depuis longtemps, les motards l'ont compris (le non port du casque intervient dans 40 % des accidents mortels de cyclomotoristes). Encore faut-il que le casque que vous achetez vous protège réellement au moment où vous en aurez besoin. C'est pourquoi on est très exigeant sur la qualité et l'efficacité des casques de moto. Ceux-ci doivent tous être conformes aux normes de sécurité (le Code de la route l'exige) et porter, fixée à l'intérieur, soit une étiquette marquée NF (Norme Française), de couleur verte, soit (c'est le cas désormais pour la plupart des casques) une étiquette blanche sur laquelle figure la lettre E (pour Europe) accompagnée de chiffres.

2. COMMENT LE CHOISIR ?

Recherchez d'abord l'estampille NF ou E, fixée à l'intérieur du casque. Cette estampille prouve que le casque est conforme aux normes de sécurité, qu'il a subi avec succès des essais en laboratoire reproduisant ce qui peut se passer dans un accident (chocs en divers endroits, résistance à l'arrachement de l'attache, etc.) et que sa fabrication est en permanence contrôlée.
Essayez-le ensuite. Il doit être à votre taille exacte sans comprimer les oreilles.
Si vous portez des lunettes pour améliorer votre vue ou vous protéger du soleil, essayez le casque avec celles-ci, il ne doit pas vous gêner. Assurez-vous que le casque s'enlève sans trop d'effort.

3. QUAND FAUT-IL LE CHANGER ?

Remplacez votre casque après tout choc, même si apparemment il ne semble pas abîmé.
Même si vous n'avez pas eu d'accident avec votre casque, changez-le régulièrement (environ tous les cinq ans), le matériau utilisé pour fabriquer la calotte pouvant perdre ses qualités au fil du temps.

Fiche réalisée avec le concours de l'Association Française de Normalisation (AFNOR) et de la société JCP Industries

4. COMMENT L'UTILISER ?

D'abord, placez-le correctement. L'avant du casque doit être au ras des sourcils. Cette position vous protège des chocs frontaux et vous permet de lever la tête sans que le casque vous bloque le cou.
Attachez toujours votre casque, même pour une courte distance. Un casque non attaché ne sert à rien. Au moindre choc, il part d'un côté et vous de l'autre.
Ne peignez pas votre casque et n'y ajoutez pas d'autocollants. Les pigments des colles risquent de détériorer le matériau de la calotte. Pour les mêmes raisons, ne le nettoyez jamais avec de l'essence ou des solvants. Utilisez de l'eau savonneuse.
Ne percez pas votre casque pour rajouter une visière, faire passer les écouteurs de votre baladeur…
N'utilisez jamais de vis non plus, elles deviennent de véritables poinçons en cas de choc.



*L'estampille reproduite ici est celle d'un casque italien (le chiffre 3 correspond à l'Italie, le chiffre 2 à la France...).
À gauche, la référence à la norme, à droite, le numéro de série.*

conducteurs et les passagers de cyclomoteurs et de motos, en ville aussi bien qu'en rase campagne (article R.431-1 du Code de la route). L'absence d'un casque ou le port incorrect (non attaché, relevé...) sont sanctionnés par une amende de 135 euros et l'immobilisation du deux roues.

Attention ! si vous vous trouvez face à un conducteur de deux roues qui vient d'être accidenté, il convient d'être prudent et ne pas essayer d'enlever le casque. Il faut se contenter de dégrafer la jugulaire et de relever la visière, en attendant l'arrivée des secours organisés.





Les casques se répartissent en deux grandes « familles»: les casques dits ouverts et les casques dits fermés ou intégraux.
Les casques ouverts, sans doute plus agréables à porter, notamment l'été, offrent une protection moins complète que les casques intégraux, qui sont plus enveloppants.

LE CASQUE POUR LES CYCLISTES EN MILIEU SCOLAIRE

La circulaire n°99136 du 21 septembre 1999, ll4.1, portant sur l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires prévoit que... «l'équitation et le cyclisme nécessitent le port d'un casque protecteur conforme aux normes en vigueur».



ASSR, ASR, BSR

Cette fiche d'information fait le point sur la réglementation actuelle en matière d'ASSR, d'ASR et de BSR. Les évolutions réglementaires peuvent être consultées sur le site http://www.eduscol.education.fr/securite

L'attestation scolaire de sécurité routière comporte :

• une attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) de premier niveau qui se passe en classe de cinquième ou de niveau équivalent ;
• une attestation scolaire de sécurité routière de second niveau qui se passe en classe de troisième ou de niveau équivalent.
La préparation à ces deux attestations est du ressort des établissements scolaires. Elle est obligatoire.

Contrôle des connaissances

Chaque année, le ministère chargé de l'éducation organise un contrôle de connaissances qui vient sanctionner l'enseignement dispensé en sécurité routière. Tous les élèves doivent obligatoirement passer ces deux contrôles de connaissances qui traduisent la volonté des pouvoirs publics d'assurer une continuité des apprentissages de la sécurité routière au collège.
Les deux niveaux de l'ASSR sont indépendants :
• il n'est pas obligatoire d'avoir été reçu au 1er niveau pour se présenter au 2ndniveau ;
• l'attestation est attribuée aux élèves ayant obtenu au moins 10/20 aux épreuves et donne lieu à la délivrance d'une attestation de réussite, datée et signée par le chef d'établissement.

L'attestation scolaire de sécurité routière et le Brevet de Sécurité Routière (BSR)

Pour conduire un cyclomoteur, il faut avoir au moins 14 ans et posséder le BSR, option cyclomoteur.
Pour conduire un quadricycle léger à moteur (n'excédant pas 50 cm3), il faut avoir au moins 16 ans et posséder le BSR, option quadricycle léger à moteur.

Ce BSR se compose d'une partie théorique et d'une partie pratique :

• la partie théorique est constituée de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau, ou de second niveau ou de l'attestation de sécurité routière ;
• la partie pratique comporte 5 h de conduite sur la voie publique assurées par des professionnels de la conduite (moniteurs d'auto-école…) agréés par les préfectures.

Cette partie pratique concerne bien entendu uniquement les élèves intéressés par la conduite d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger à moteur. Elle n'est pas du ressort du ministère de l'éducation nationale (l'inscription à cette préparation pratique constitue un acte privé au même titre, par exemple, que l'inscription aux cours de préparation à la conduite automobile).

Le BSR est obligatoire pour conduire un cyclomoteur.

Le décret 2002-675 du 30 avril 2002 l'a rendu obligatoire à partir de 14 ans et sans limite d'âge pour tous ceux qui sont nés depuis le 1er janvier 1988, sauf pour ceux qui possèdent un permis de conduire.

L'attestation scolaire de sécurité routière de 2nd niveau et le permis de conduire

Le même décret du 30 avril 2002 a rendu obligatoire la possession de l'ASSR de second niveau, passée en classe de troisième ou de niveau équivalent, pour pouvoir obtenir le permis de conduire.
Comme la précédente, cette disposition s'applique à tous ceux qui sont nés à compter du 1er janvier 1988.

Attestation de Sécurité Routière (ASR)

Les jeunes sortis du milieu scolaire qui n'ont pas obtenu l'une ou l'autre des ASSR peuvent passer une épreuve de remplacement, l'attestation de sécurité routière (ASR) : les non scolarisés, au GRETA, les apprentis, au CFA.
L'ASR a été mise en place depuis le 1er janvier 2004.







La signalisation routière : principes généraux

Les voies de circulation constituent un espace que se partagent en même temps des milliers d'usagers.
Cette cohabitation permanente n'est possible que dans la mesure où cet espace est organisé.
La signalisation - verticale et horizontale – constitue le langage commun, très schématisé, porteur des informations qui vont permettre au trafic de s'écouler en évitant les incidents.
Plutôt qu'un tableau complet, les pages qui suivent présentent les principes généraux dont l'acquisition doit permettre de saisir ensuite la signification, parfois plus subtile qu'il n'y paraît, de tous les signaux routiers.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Les panneaux de signalisation routière associent des formes, des couleurs et des symboles.

1. LA SIGNALISATION VERTICALE

Les formes

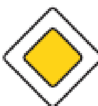
△	Le triangle	Danger
○	Le rond	Prescription c'est à dire interdiction ou obligation
▯ □ ▷	Le rectangle, le carré, ou la flèche	Indication

La quasi totalité des panneaux utilisent ces formes, à quelques exceptions près :



Forme octogonale : le stop

Arrêt obligatoire, puis cédez le passage à gauche et à droite.



Carré posé sur une pointe :

route à caractère prioritaire, à toutes les intersections.



LES TRIANGLES

Panneau rond barré



Interdiction de tourner à gauche

Accès interdit à tous les véhicules à moteur

Les panneaux de danger

Fond blanc à bord rouge


Passage pour piétons


Passage d'animaux sauvages

Les panneaux comportent souvent un pictogramme (le pictogramme est une forme stylisée). Celui de droite indique non pas «attention aux cerfs», mais, d'une façon plus générale «passage d'ani maux sauvages» (cervidés, sangliers…).

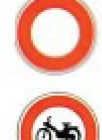
Fond jaune à bord rouge


Travaux

Signalisation temporaire

LES RONDS

Les panneaux d'interdiction



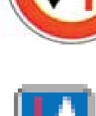
Bord rouge à fond blanc

Sans pictogramme, il interdit la circulation À tout véhicule dans les deux sens (dans les zones piétonnes, par ex).

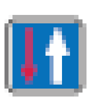

Accès interdit aux cyclomoteurs

Il comporte la plupart du temps un picto-gramme

Une particularité : ce panneau indique l'obligation, pour le véhicule qui le rencontre, de céder le passage au véhicule venant en sens inverse, la voie étant étroite.



Vous pensez que l'usager venant en sens inverse trouve le même panneau, avec seulement les flèches inversées ? Eh bien non ! Il trouve un panneau carré bleu d'indication.



LES CARRÉS


Parc de stationnement


Route à accès réglementé

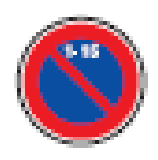
Noter que le pictogramme, sur le panneau de droite, en forme de voiture renvoie non seulement aux voitures mais aussi aux camions, ca - mionnettes, bus (voir aussi le panneau de route à accès réglementé).

Cas particulier : les panneaux de stationnement, ronds fond bleu, barrés et entourés de rouge

Face aux deux panneaux de droite, comment savoir si l'interdiction de stationner commence ou s'arrête au panneau ? c'est simple : vous imaginez le panneau couché sur le sol et la flèche vous indique le sens de l'in ter diction. Ainsi, le panneau de droite indique : stationnement interdit à partir du panneau.

Une astuce

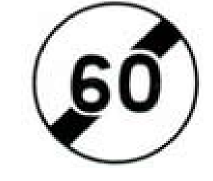
Une question : c'est le 16 juillet. De quel côté de la rue pouvez-vous vous garer ?



Une colle

Réponse : ce panneau indique : stationnement interdit du côté du panneau du 1er au 15 du mois.
Vous pouvez donc vous garer sur le côté de la rue où le panneau est implanté.

Les panneaux de fin d'interdiction
Fond blanc rayé de noir



Les panneaux d'obligation et de fin d'obligation


Piste ou bande cyclable

Fond bleu

Fond bleu barré de rouge


Fin de piste ou bande cyclable

2. LA SIGNALISATION HORIZONTALE

Panneaux d’indication

Attention : ce panneau, placé à l’entrée de certaines voies, indique que l’accès est réservé à un certain nombre de véhicules à moteur = voitures, camions, transports en commun, mais aussi motos.
Il indique une interdiction d’accès pour les piétons et cyclistes, bien sûr, mais aussi les cyclomoteurs, certaines voiturettes, les tracteurs agricoles…

Panneaux de fin d’indication

Carrés à fond bleu barré de rouge



Indication dite de «confort»

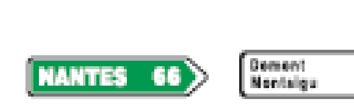
Carrés à fond blanc entourés de bleu



LES RECTANGLES OU LES FLÈCHES

Indication de direction

Fond bleu, vert ou blanc





Le fond est bleu pour les indications d’autoroute, vert pour les grands axes et blanc pour les indications locales.

Indication de localisation

Fond blanc entouré de rouge

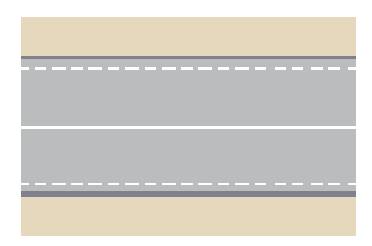


Ce panneau placé à l’entrée d’une agglomération, représente beaucoup plus qu’une information. Il entraîne, pour celui qui le franchit, un certain nombre d’obligations ou d’interdictions (limitation de vitesse à 50 km/h, interdiction de klaxonner…)

Elle est de couleur blanche (jaune si elle est temporaire)

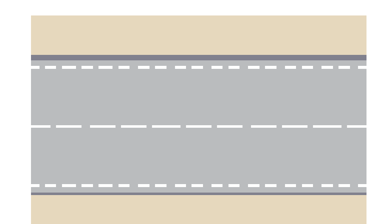
Ligne continue

Franchissement absolument interdit



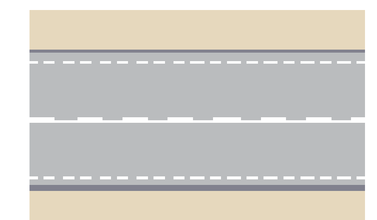
Ligne discontinue

Franchissement possible pour doubler ou traverser la chaussée



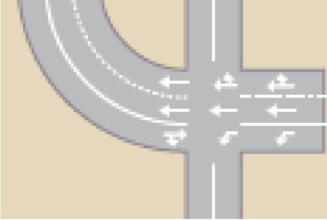
Lignes mixtes

Franchissement possible si l’on se trouve du côté de la ligne discontinue.



Flèches directionnelles

Elles indiquent les voies à suivre en fonction de la direction à prendre.



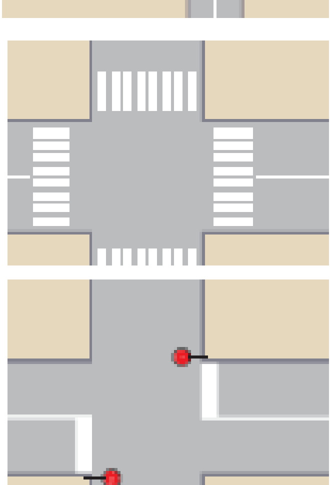
Les passages pour piétons

les utiliser, lorsqu’il en existe à moins de 50 mètres.



Cas particulier

Une ligne continue large au stop matérialise l’endroit où il est obligatoire de marquer l’arrêt (en posant le pied à terre si l’on est en deux roues).



SIGNALISATION ROUTIÈRE

SIGNALISATION DE DANGER

SIGNALISATION D'INTERSECTION ET DE PRIORITÉ

STOP

SIGNALISATION D'INTERDICTION

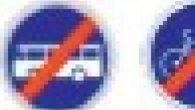
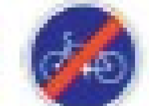
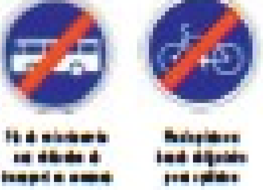
50

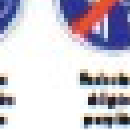
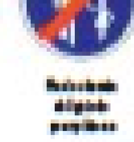
SIGNALISATION D'OBLIGATION

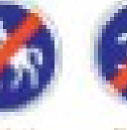
30

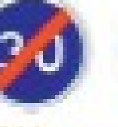
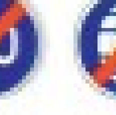
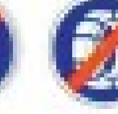
SIGNALISATION DE FIN D'OBLIGATION

SIGNALISATION DE FIN D'INTERDICTION


















SIGNALISATION LUMINEUSE

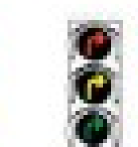
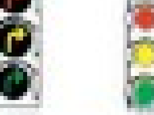
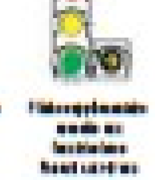
SIGNAUX LUMINEUX DE CIRCULATION

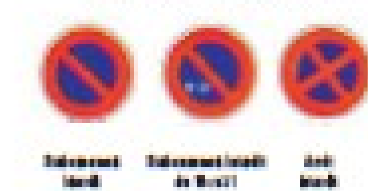
FEUX D'EXPLOITATION PAR VOIE

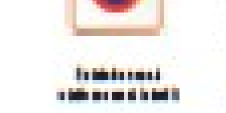
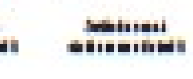
SIGNALISATION DE STATIONNEMENT

SIGNALISATION DE STATIONNEMENT INTERDIT OU RÉGLEMENTÉ

SIGNALISATION D'ENTRÉE ET DE SORTIE DE ZONE

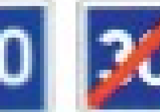




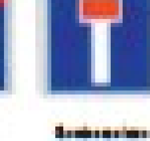
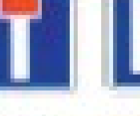
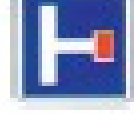
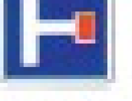
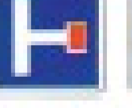
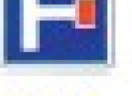
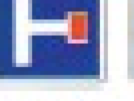


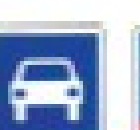
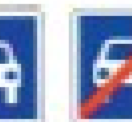
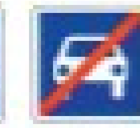
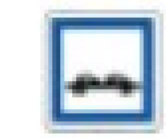
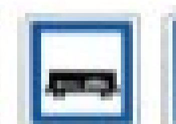
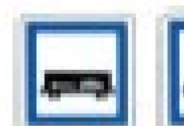





SIGNALISATION D'INDICATION











Règles de passage aux intersections

Ce que l'élève doit retenir

◆ L'ordre de passage aux intersections

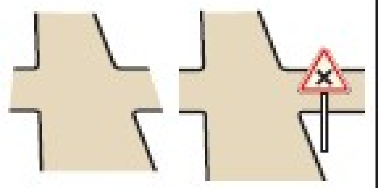
CAS GÉNÉRAL **AU CARREFOUR, PRUDENCE !**

Tout conducteur s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, circuler à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité, annoncer son approche.



D'après le Code de la route. Article R.415-1

CAS N°1
LA RÈGLE DITE DE LA «PRIORITÉ À DROITE»



Absence de signalisation ou croix de St André.

Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur…

D'après le Code de la route. Article R.415-5

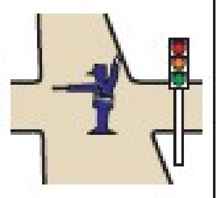


En ville, en l'absence de signalisation, c'est la règle dite de la «priorité à droite» qui s'applique, même si les deux rues paraissent d'inégale importance.
C'est aussi bien entendu cette règle qui détermine, pour les assurances, les responsabilités en cas d'accident.

CAS N°2
UN AGENT RÈGLE LA CIRCULATION

Les indications données par les agents réglant la circulation prévalent sur toutes signalisations, feux de signalisation ou règles de circulation.

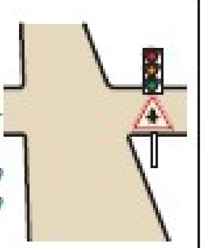
Agent de profil = Je passe
Agent de face ou de dos = Je m'arrête

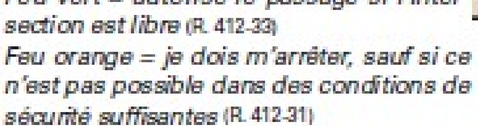


D'après le Code de la route. Article R.411-28

CAS N°3
LES FEUX DE SIGNALISATION

Feu rouge = arrêt absolu (R. 412-30)
Feu vert = autorise le passage si l'intersection est libre (R. 412-33)
Feu orange = je dois m'arrêter, sauf si ce n'est pas possible dans des conditions de sécurité suffisantes (R. 412-31)

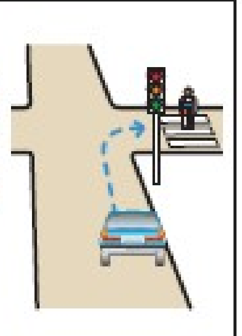




En cas d'arrêt des feux tricolores ou de mise à l'orange clignotant, l'ordre de passage est réglé par les panneaux situés sous les feux. En l'absence de panneaux, la règle de la «priorité à droite» s'applique.

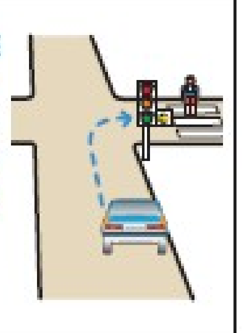
CAS N°4
FEUX TRICOLORES

Les véhicules qui tournent à droite ou à gauche alors que le feu est vert doivent laisser passer les personnes engagées sur le passage pour piétons de la rue perpendiculaire (si le pictogramme piétons est vert).

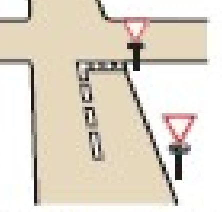


CAS N°5
FLÈCHE CLIGNOTANTE ORANGE

Les usagers peuvent tourner à droite mais doivent céder le passage aux personnes engagées sur le passage pour piétons et aux véhicules débouchant de gauche (feu vert).



Cas n°6
CÉDEZ LE PASSAGE



À ce type d'intersection, tout conducteur doit céder le passage aux usagers venant de gauche ou de droite.

D'après le Code de la route. Article R.415-8

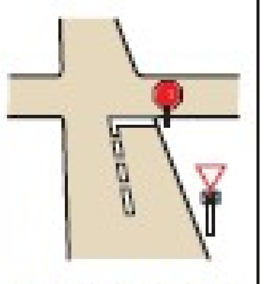
Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :





Le panneau « Cédez le passage » (ici, à la fin d'une bande cyclable) implique de céder le passage aux véhicules venant de droite ou de gauche, mais n'oblige pas à un arrêt – nettement marqué – comme le stop.

Cas n°7
LE STOP



À un STOP, tout conducteur doit **marquer un temps d'arrêt** à la limite de la chaussée abordée, céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre route et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

D'après le Code de la route. Article R415-6

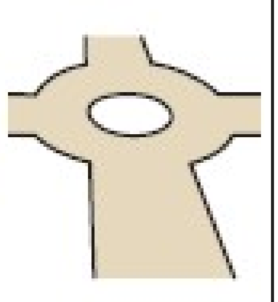
Les usagers circulant sur l'autre route rencontrent l'un de ces deux panneaux :





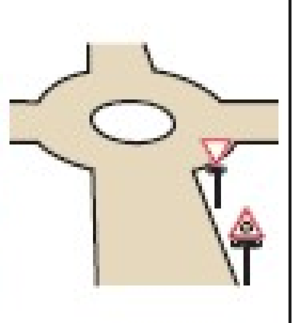
Le stop : il impose un temps d'arrêt obligatoire (les usagers de deux roues

Cas n°8
ROND POINT



Dans ce type de carrefour, sans signalisation, c'est la règle de la priorité à droite qui s'applique.

Cas n°9
LE CARREFOUR À SENS GIRATOIRE

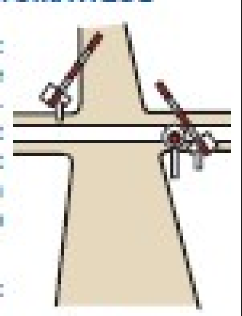


Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire est tenu de céder le passage aux usagers circulant sur la chaussée qui ceinture le carrefour à sens giratoire.
Le parcours doit s'effectuer en circulant à droite.



D'après le Code de la route. Article R.415-10

Cas n°10
PASSAGE À NIVEAU SIGNAL AUTOMATIQUE



Quand un train va passer, les feux rouges clignotants s'allument, une sonnerie retentit, puis les demi-barrières s'abaissent. Pendant tout ce temps, il est formellement interdit de franchir le passage à niveau, que l'on soit à pied, sur un deux roues ou en voiture.

Attention : il peut y avoir deux trains qui se suivent ou se croisent.
Le passage n'est autorisé qu'un fois les barrières relevées et le feu rouge éteint.
Bien que clignotant, ce feu rouge signifie arrêt absolu alors que le feu clignotant orange que l'on peut trouver dans la circulation signifie « prudence ralentir ».









Assurance et responsabilité

Ce que l'élève doit retenir

◆ Pour utiliser un véhicule à moteur, il est obligatoire d'être assuré.

◆ Le certificat d'assurance doit être collé sur le pare-brise ou sur le garde-boue, pour les deux roues motorisés.

◆ Le défaut de certificat peut entraîner l'immobilisation du véhicule.

◆ En cas d'accident, il faut remplir un constat amiable et l'envoyer à l'assurance qui le prend comme base pour déterminer les responsabilités.

◆ L'assurance «de base» couvre les dommages causés aux autres, non à soi-même ni à son véhicule.



Le certificat d'assurance doit être collé sur le pare-brise de la voiture ou le garde-boue du deux roues.

Programme
Éducation civique : la solidarité.

Objectifs sécurité routière
L'assurance : obligation et limites.
Savoir lire, comprendre et remplir un constat amiable.

Activité
À partir du «constat amiable d'accident automobile » joint et du texte intitulé « l'assurance» :

1. Recherchez la signification des mots suivants :

constat amiable	assuré
dégâts matériels	souscrire
obligatoire	facultatif
assureur	dommages
indemnisation	

2. Retrouvez les renseignements suivants :

• Cyclomoteur
– nom du conducteur
– nom de celui qui a souscrit l'assurance
– nom de la société d'assurance

• Automobiliste
– nom du conducteur
– quel permis de conduire possède-t-il ?

3. À quelle situation correspondent les croix tracées dans la colonne «circonstances» ?

Remarques pour l'enseignant
• Sur le croquis, le carrefour est dépourvu de toute signalisation : c'est donc la règle dite de la priorité à droite qui s'applique.
• En l'absence de feux ou de panneaux, le cyclo moteur aurait dû laisser passer la voiture. Lui ayant coupé la route, sa responsabilité est engagée à 100 %.
• Si le carrefour avait été équipé de feux ou de panneaux, il aurait fallu le mentionner sur le croquis, car le partage des responsabilités aurait pu être modifié.
• Si aucune case de la rubrique 12 « circonstances » ne correspond à la situation d'un des véhicules, il faut utiliser la case 14 «observations».
En cas d'accident, il est indispensable de remplir un constat amiable pour informer au plus vite votre assureur (même si les forces de l'ordre sont présentes et établissent un procès-verbal de leur côté, même si vous êtes seul en cause dans l'accident).
Remplissez le constat immédiatement après l'accident, sur place, alors que vous avez encore les éléments matériels (trace de choc, de freinage) sous les yeux : ainsi la contestation des faits devient difficile.
Le constat ne constitue pas une recon - naissance de responsabilité, mais une description des faits. C'est pour cela qu'il doit être signé des deux conducteurs.
Le verso du constat, que vous remplirez également avant de l'expédier, ne constitue qu'un complément d'infor – mation pour l'assurance. Il ne sera pas utilisé pour déterminer les responsabilités et il est donc inutile d'y faire figurer une version des faits différente de celle du recto.

4. D'après le plan, dessinez les panneaux qu'il est possible de trouver sur l'une ou l'autre des voies en vous aidant des formes ci-dessous. Écrivez leur nom et numérotez-les. Inscrivez le numéro à l'endroit où ils doivent se situer sur le plan. Faites vérifier votre travail par un camarade et essayez de trouver des situations différentes (sens unique ou double sens, interdiction de tourner à…, balises, priorité à droite, etc.).

Décrivez cet événement à un(e) ami(e). Précisez quand et pourquoi chacun se déplaçait et ajoutez les détails qui permettront de rendre compte des conséquences de l'accident (risques encourus, retard, réparations, privation de moyen de transport, papiers à remplir, démarches administratives, incidences financières…).

Être responsable

Chacun doit réparer le tort qu'il a causé à quelqu'un d'autre.

La responsabilité civile oblige à réparer financièrement les conséquences des dommages que l'on a causés à quelqu'un d'autre :

– soit du fait de ses propres actions ;

– soit du « fait d'autrui », c'est-à-dire des gens dont on est responsable. Ainsi, les parents sont civilement responsables de leurs enfants mineurs, les instituteurs de leurs élèves, les patrons de leurs employés, les maîtres d'apprentissage de leurs apprentis ;

– soit encore du « fait des choses » dont on est propriétaire ou de l'animal dont on est le gardien.

Chacun d'entre nous est donc civilement responsable, partout et toujours, même s'il n'a pas eu l'intention de nuire, même s'il n'a pas commis de faute.

Quand l'on s'« assure », on verse régulièrement une certaine somme à un assureur qui devra, en cas de malheur, indemniser la ou les victimes à sa place. Dans certains cas où les dommages peuvent être considérables, la loi rend l'assurance obligatoire.

Elle s'exerce dès la naissance et tout au long de la vie.

La responsabilité pénale oblige à subir la peine prévue par la loi lorsque l'on a commis une faute.

– On n'est responsable que de sa propre faute.

– Celle-ci ne peut pas être assurée.

Elle s'exerce à partir de l'âge de 13 ans.

L' ASSURANCE

• Qu'est-ce qu'un contrat d'assurance ?
C'est un document écrit qui fixe les droits et les devoirs de l'assuré (le souscripteur) et de l'assureur.

• Assurance obligatoire pour les véhicules à moteur :
Le propriétaire d'un véhicule à moteur est tenu (c'est obligatoire) de souscrire une assurance de responsabilité qui sert à payer les dommages (dégâts matériels ou blessures) causés **aux autres** lors d'un accident (on dit aussi «sinistre»).

Important : pour être soi-même indemnisé, il faut demander à l'assureur une garantie personnelle supplémentaire.

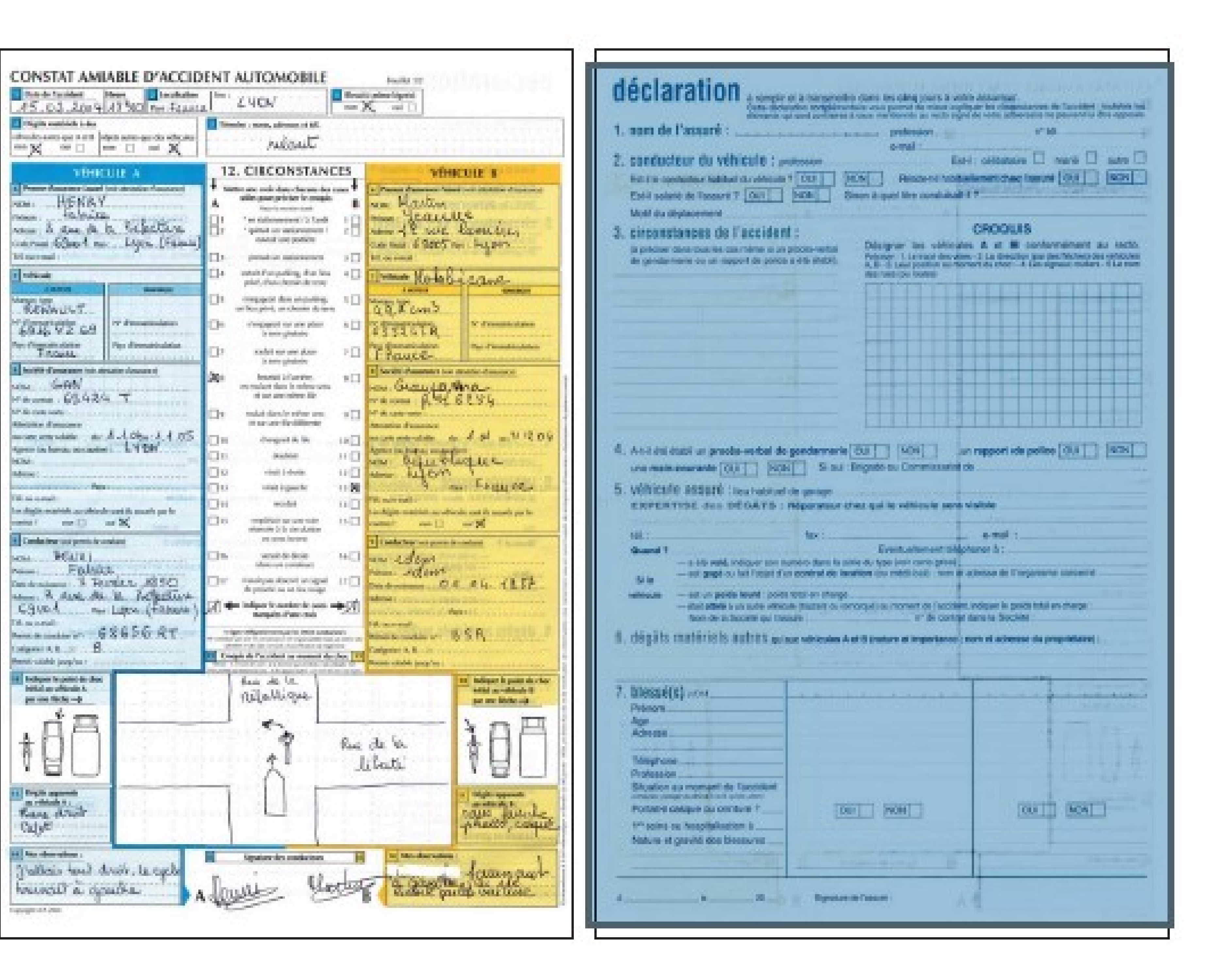
• Comment prouve-t-on que l'on est assuré ?
L'utilisateur du véhicule doit être en mesure de présenter à la police une attestation d'assurance ou une carte verte. Le certificat d'assurance doit être collé sur le pare-brise de la voiture ou le garde boue du deux roues.

• Quelques garanties facultatives :
Il est possible de garantir **en plus** les dommages que peut subir le véhicule suite à un incendie, à un vol… ou à un choc, quel que soit le responsable de l'accident.

• Le prix de l'assurance :
Il varie selon le véhicule (puissance…), la localisation (zone urbaine, rurale…) et les garanties souscrites.

• Attention !
Il ne faut pas «gonfler» le moteur. En effet, en cas «d'accident responsable», l'assurance risque de ne jouer qu'en partie ou de ne pas jouer du tout. Le propriétaire du véhicule devra alors, finalement, payer tout ou partie des dommages causés.

• Que faire en cas d'accident ?
Il faut remplir, avec le conducteur de l'autre véhicule, un constat amiable et il faut le remplir avec soin. En effet, ce document sert aux assureurs à déterminer les responsabilités. Un constat mal rempli risque de priver le propriétaire d'un véhicule «non fautif» de toute indemnisation.



CONSTAT AMIABLE D'ACCIDENT AUTOMOBILE

VÉHICULE A

12. CIRCONSTANCES

VÉHICULE B

déclaration

1. nom de l'assuré :

2. conducteur du véhicule :

3. circonstances de l'accident :

CROQUIS

4. A-t-il été établi un procès-verbal de gendarmerie

5. véhicule assuré

6. dégâts matériels autres

7. blessé(s)

Témoin d'un accident : que faire ?

Protéger >>>

SUR AUTOROUTE

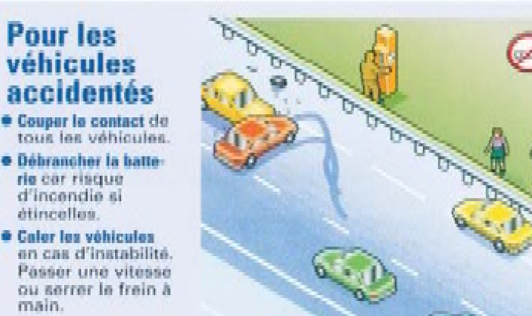
1. **Allumer ses feux de détresse dès le ralentissement.**
2. **Se garer avec prudence sur la bande d'arrêt d'urgence** s'il est possible de déplacer les véhicules accidentés. Même consigne si vous vous arrêtez afin de porter assistance à quelqu'un, dans le cas où un autre véhicule n'est pas déjà stationné dans cette intention.
3. **Mettre les passagers à l'abri** à l'extérieur du véhicule, derrière les barrières de sécurité si elles existent, ou loin de la chaussée.
4. **Se diriger immédiatement vers la borne d'appel d'urgence la plus proche.**
5. **Interdire de fumer** à proximité pour éviter un incendie.
6. **Conserver la fluidité du trafic** lorsqu'un accident survient sur la voie en sens inverse. Ne pas ralentir pour regarder.

SUR ROUTE

1. **Allumer ses feux de détresse** dès le ralentissement.
2. **Se garer avec prudence** en évitant de gêner l'accès aux secours, s'il est possible de déplacer les véhicules accidentés. Même consigne si vous vous arrêtez afin de porter assistance à quelqu'un, dans le cas où un autre véhicule n'est pas déjà stationné dans cette intention.
3. **Mettre les passagers à l'abri** à l'extérieur du véhicule. Sortir du côté opposé au trafic.
4. **Baliser l'accident** par un triangle à 200 m en amont, s'il est possible de le faire en toute sécurité (densité de circulation, visibilité...).
5. **Interdire de fumer** à proximité pour éviter un incendie.

Pour les véhicules accidentés

- **Couper le contact** de tous les véhicules.
- **Débrancher la batterie** car risque d'incendie si étincelles.
- **Caler les véhicules** en cas d'instabilité. Passer une vitesse ou serrer le frein à main.





Alerter >>>

Prévenir les secours ! Ne jamais penser qu'une autre personne les aura déjà prévenus.
Garder son calme. Être bref et précis.

SUR AUTOROUTE

- **Appeler impérativement depuis une borne d'appel d'urgence. C'est le seul moyen de contacter directement les secours concernés et d'être immédiatement localisé.**

SUR ROUTE

- **Borne d'appel d'urgence : ligne directe**
- **Téléphone fixe, cabine téléphonique ou téléphone mobile :**

15	17	18	112
SAMU	Police Gendarmerie	Pompiers	Toutes urgences

Ce qu'il faut savoir

- Les bornes d'appel sont situées tous les deux kilomètres sur autoroute. On les trouve également sur les voies rapides, les périphériques et dans les tunnels.
- Le 112 est valable dans les pays de l'Union européenne. Il donne accès à tous les services d'urgence. Dès réception de votre appel, un opérateur vous aiguille vers le service adéquat.
- Depuis un téléphone fixe, les numéros d'urgence sont accessibles gratuitement, même lorsque la ligne a été coupée.
Depuis une cabine téléphonique, ils sont joignables sans moyen de paiement.
Depuis un téléphone mobile, on peut les composer gratuitement, même sans carte SIM ou lorsque le forfait est épuisé.

Des précisions vitales !

Pour agir vite et avec le maximum d'efficacité, les secours ont besoin de certaines précisions. Vous devez leur transmettre :

- le lieu précis de l'accident (numéro de la voie, point kilométrique), sauf si vous appelez depuis une borne d'appel d'urgence ;
- le nombre et le type de véhicules impliqués ;
- le nombre, l'état apparent et la situation des victimes ;
- l'existence de facteurs aggravants (incendie, carburant sur la chaussée, route bloquée, odeur suspecte, véhicule tombé à l'eau...).

33
1203

Cette plaque indique un transport de produit dangereux. Éloignez-vous de ce véhicule s'il est impliqué dans un accident et signalez-le aux secours.



Secourir

1. **Laissez les victimes dans les véhicules, sauf en cas d'incendie ou autre risque.**
2. **La victime est inconsciente, mettez-la en position latérale de sécurité.**
(À n'effectuer que si vous êtes détenteur d'un brevet de secouriste).
3. **En cas d'hémorragie abondante, comprimez la plaie.**
4. **Couvrez les victimes.**
5. **Parlez aux blessés, réconfortez-les.**
6. **Demandez aux badauds de vous aider... ou de s'éloigner.**

ATTENTION

- Ne pas déplacer un blessé, sauf en cas de danger imminent.
- Ne pas retirer le casque.
- Ne donner ni à boire ni à manger.
- Ne pas arracher les vêtements d'un brûlé.

Feu de véhicule

- **En cas de départ de feu, utilisez votre extincteur pour attaquez le feu : sous le moteur et par la calandre.**
- **Si le feu est déjà déclaré, éloignez-vous du véhicule au plus vite, après avoir mis les éventuelles victimes en sécurité.**

N'utilisez jamais d'eau !
Ne soulevez jamais le capot !
Attention aux véhicules GPL : risque d'explosion !

LA LOI

> **ARTICLE 223-6 DU CODE PÉNAL**
> Toute personne qui ne porte pas secours à une personne en danger, soit en agissant elle-même, soit en prévenant les secours, risque une peine de 5 ans d'emprisonnement et une amende de 75 000 euros.

> **ARTICLE 434-10 DU CODE PÉNAL**
> Tout conducteur impliqué dans un accident et qui ne s'arrête pas commet un délit de fuite et est puni de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

Les transports scolaires

Ce que l'élève doit retenir

◆ C'est au point de montée et de descente des transports en commun que se produisent les accidents les plus graves.

◆ Il ne faut pas se précipiter ou se bousculer à l'arrivée du véhicule mais attendre en retrait de la chaussée son arrêt complet.

◆ Avant de traverser la chaussée, il faut impérativement attendre que le car ou le bus se soit éloigné et que la visibilité soit dégagée.

◆ Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dans les cars qui en sont équipés.
Dans tous les cas, il faut rester assis pendant tout le trajet et jusqu'à l'arrêt complet du car.

◆ Crier ou chahuter gêne et distrait le conducteur et peut être à l'origine d'un accident.

Montée et descente du bus : consignes à respecter
La montée et la descente des élèves doivent s'effectuer avec ordre. Les élèves doivent attendre pour ce faire l'arrêt complet du véhicule et la descente des passagers avant de monter.
Après la descente, les élèves ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après le départ du car et après s'être assurés qu'ils peuvent le faire en toute sécurité, notamment après avoir attendu que le car soit suffisamment éloigné pour que la vue sur la chaussée soit complètement dégagée du côté où le car s'éloigne.

Ceinture de sécurité et obligation de son port
Article R 412-1 du code de la route :
En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dés lors que le siège qu'il occupe en est équipé en application des dispositions du livre III.
Chaque siège équipé d'une ceinture de sécurité ne peut être occupé que par une seule personne.

Ceinture de sécurité dans les voitures individuelles
Bien entendu, le port de la ceinture de sécurité est également obligatoire dans les voitures individuelles, à l'avant comme à l'arrière. La présence d'airbags assure une protection supplémentaire mais ne remplace pas la ceinture et ne dispense pas de son port.
Le conducteur doit s'assurer que les passagers âgés de moins de 18 ans sont attachés (R. 412-2).



Le coût d'un accident

Un cyclomotoriste «grille » un stop et entre en collision avec une voiture, une autre voiture fait un écart et percute la vitrine d'un restaurant…

L'étude de ce cas concret veut donner une idée d'une part, de la complexité des contrats d'assurance que chaque élève, devenu adulte, sera amené à souscrire, d'autre part du coût réel d'un accident et de la nécessité d'être assuré.

L'enseignant est invité à compléter cette étude par une réflexion, par exemple sous forme de débat, sur les conséquences humaines et sociales de nos actes et sur le rôle et la place, dans ce contexte, de l'assurance, dont l'existence ne doit surtout pas nous déresponsabiliser.

Ce que l'élève doit retenir

◆ Avant de prendre la route avec un engin à moteur, même s'il s'agit de petits trajets et de véhicules de petite cylindrée, il est obligatoire de prendre un certain nombre de précautions, en particulier celle d'être assuré et de pouvoir prouver son affiliation à une compagnie.



Programme
Premier niveau :
La sécurité routière : éducation à la responsabilité et à la citoyenneté.

Second niveau :
L'éducation au droit dans la formation du citoyen : l'exemple du contrat d'assurance.

Objectifs sécurité routière
Avoir quelques notions sur le contenu des contrats d'assurance.
Faire prendre conscience de la nécessité de posséder une assurance.
Connaître les responsabilités et les risques encourus en cas d'absence d'assurance.
Comprendre qu'être assuré ne nous exonère pas d'un comportement responsable dans la vie collective.

L'assurance : une obligation même pour un cyclomoteur !
L'ensemble des cotisations ou primes versées par les assurés à leur assurance permet à cette dernière, à partir du fond commun constitué, de régler les dommages causés ou subis par certains d'entre eux.

Pour la compréhension de certains termes se reporter à la fiche «Assurance et responsabilité» (page 36) et au glossaire en fin de livret (page 75).

1. L'assurance : une obligation
La conduite d'un véhicule terrestre à moteur est assujettie à l'obligation d'assurance : ne pas assurer son véhicule, c'est donc s'exposer à des sanctions pénales mais cela signifie également qu'un assureur ne sera pas là pour couvrir les conséquences d'un accident et prendre en charge les préjudices subis par un tiers ou par soi-même.

2. Scénario d'accident
Scénario d'un accident survenu en milieu urbain, vers 17 heures, de jour, et dans lequel sont impliqués :
– une voiture (véhicule A) ;
– une seconde voiture (véhicule B) ;
– un scooter (véhicule C).

Le scooter, piloté par un garçon de 15 ans transportant une passagère de 13 ans, remonte la file de véhicules arrêtés au stop et s'engage dans le carrefour sans marquer l'arrêt au stop.
Le véhicule A, circulant normalement et venant de la gauche du scooter, heurte le scooter qui vient de lui refuser la priorité (choc 1).
Le véhicule B arrive en face du véhicule A.
Pour éviter les deux cyclomotoristes tombés dans sa voie de circulation, il donne un coup de volant à droite et endommage la vitrine d'un restaurant (choc 2).
La responsabilité de l'accident est imputable en totalité au pilote du scooter qui n'a pas respecté le STOP.

3. Conséquences de l'accident
Corporelles :
– le conducteur du scooter : fracture de la clavicule + fracture du péroné ;
– la passagère du scooter : traumatisme crânien avec perte de connaissance (le casque n'était pas attaché) + fracture de la cheville.

Matérielles :
– le scooter : irréparable ;
– le véhicule A : dommages à l'avant ;
– le véhicule B : dommages à l'avant très importants ;
– le restaurant : vitrine, porte et mobilier endommagés.

4. Montant des préjudices (ou dommages) corporels
Total : 38 000 euros (7 000 € pour conducteur du cyclomoteur, 31 000 € pour la passagère du cyclomoteur).

Observations : Les préjudices tiennent compte des frais médicaux, d'hospitalisation et de rééducation, des séquelles persistantes, exprimées en taux d'invalidité et fixées par un médecin expert.

5. Montant des préjudices (ou dégâts) matériels
Total : 16 000 euros (1 200 € pour le scooter, 2 300 € pour le véhicule A, 5 500 € pour le véhicule B, 7 000 € pour le restaurant).

6. Bilan
Il faut distinguer les dommages occasionnés aux tiers (aux autres), qui sont du ressort de la garantie «responsabilité civile» ou «dommages causés à autrui» d'un contrat d'assurance et les dommages subis par l'assuré, lesquels se rattachent :
– **pour les dommages corporels** à la partie de l'assurance qui
s'appelle « l'individuelle accident » (cette partie « individuelle accident » n'est pas obligatoirement comprise dans les contrats proposés par les assurances ; si elle l'est, elle peut comporter un plafond) ;
– **pour les dommages matériels** à la garantie optionnelle
«tous risques» ou «dommages aux véhicules».

6.1. Dommages occasionnés aux tiers
Au total, les préjudices devant être indemnisés au titre de
la responsabilité civile du jeune cyclomotoriste s'élèvent
à 45 800 euros (préjudice corporel de la passagère + préjudices matériels du véhicule A, du véhicule B et du restaurant).

Si ce dernier n'avait pas été assuré, ses parents, civilement responsables, auraient dû subir les recours des assureurs des véhicules, et du propriétaire du restaurant.

Le poids financier d'un défaut d'assurance en cas

6.2. Dommages subis par le cyclomotoriste
Pour son propre préjudice, le jeune cyclomotoriste, s'il n'avait pas été assuré, aurait dû supporter les frais consécutifs à son dommage corporel (après intervention, il est vrai, de sa caisse d'assurance maladie et de son éventuelle complémentaire) et n'aurait pu prétendre à aucune indemnisation relative au handicap persistant éventuel. On imagine aisément les implications d'une telle situation en cas de séquelles très graves (tétraplégie, par exemple). Quant au scooter, il aurait dû le remplacer à ses propres frais.

Questions

1. Tracer un plan de l'accident.

2. Quelles sont les infractions commises lors de cet accident ?
Le cyclomotoriste ne doit pas doubler les voitures par la droite. Il doit marquer le stop. Le casque de la passagère doit être attaché.
3. Les contrats d'assurance sont - ils tous équivalents ?
Non. De nombreuses options sont en effet possibles (individuelle accident, formule tous risques…) et peuvent comporter elles-mêmes des franchises, des plafonds…
Il faut donc bien savoir ce que propose une assurance pour un montant donné.

4. Faire un tableau récapitulant les dommages corporels et matériels consécutifs à cet accident ainsi que leur prise en charge par l'assurance.

	Dommages corporels (blessures)	Dégâts matériels	Dommages subis par l'assuré (pris en charge au titre de l'assurance «individuelle accident», si le contrat l'a prévu)	Dommages subis par des tiers (pris en charge au titre de l'assurance de responsabilité civile)
Assuré, conducteur du scooter	7 000 €		7 000 €	
Passagère du scooter	31 000 €			31 000 €
Scooter		1 200 €	1 200 €	
Véhicule A		2 300 €		2 300 €
Véhicule B		5 500 €		5 500 €
Restaurant		7 000 €		7 000 €
Total	38 000 €	16 000 €	8 200 €	45 800 €

Débat avec les élèves
Certains comportements, quand ils sont irréfléchis et irresponsables, peuvent entraîner des conséquences catastrophiques pour soi et pour les autres.
Demander aux élèves de montrer, à partir d'exemples précis tirés de leur expérience, que l'assurance est indispensable mais qu'elle ne dispense pas d'un comportement responsable.

d'accident peut s'avérer donc dramatique et entraîner des paiements sur plusieurs années.	